

公共交通サービスを提供する候補地区における対策案等の検討
(高山・真弓・北田原・桜ヶ丘・菜畑)

1. 自治会長ヒアリングによる地域の実情把握

過去には公共交通に関する要望を受けている地区もあり、また、アンケート調査も実施しているが、その後時間が経過していることもあるため、改めて地元の熱意や現状の活動実態を確認し、今後の公共交通サービスの方向性を検討していくことを目的に、各地区の自治会長様に電話ヒアリングを実施し、地区全体の状況や課題などの聞き取りを行った。

自治会長様の知り得る範囲での回答ではあるが、以下にその結果概要を示す。

地区名	公共交通に係る主な意見
高山 傍示	路線バスは便数が少なく、最終便も早いため、家族の送迎や自動車利用となる。道が細いのでバスは入りづらく、買い物は宅配利用が現実的である。
〃 獅子が丘	路線バスはバス停まで遠い、最終便が早い、高額であることから、家族や近隣の方、老人ホームのバスでの移動となる。 マイカーが乗れないと都市部に移住する人もいる。 理想はコミュニティバスの導入だが、他にも良案があればと思う。
〃 庄田	路線バスは便数が少なく、最終便が早い。また高額なため利用していない。 マイカー利用や高校生などは自転車で駅まで行っている。 近隣の方の送迎やタクシー利用も考えられるが、コミュニティバスがあればありがたい。行政サービスに差があることに疑問がある。民間企業とのタイアップなども考えて欲しい。
〃 大北	路線バスは便数が少なく、バス停までの歩道も良くない。家族による送迎や自転車で駅まで行っている。コミュニティバスのようなもので、収益性を考えると難しいが、使いたい時に使えるシステムがあればと思う。
〃 宮方	路線バスは運賃が高く、便数も少ない。最終便も早いので、駅までは車での送迎や自転車、徒歩で移動している。 高齢になると自宅前までのサービスが必要なので、コミュニティバスで地区内を回ることより、タクシーなどの小回りの利く手段が必要である。本当に移動が困難に人に限ったタクシー利用券や電動カートなどの補助が良いと思う。
〃 久保	路線バスは便数が少なく、最終便も早いので、家族の送迎や自転車利用となる。買物は宅配サービスを利用している人もいる。近商ストアが移動スーパーを計画しており、当地区でもお願いをした。乗合タクシーだと利用があるのではないか。 北地区にはコミュニティバスがないので不平等感はある。
〃 芝	路線バスは便数がもう少し増えると良いが、駅まで比較的近いので徒歩や自転車で移動できる。買物や病院はバスや家族の送迎、タクシー、徒歩など様々。 コミュニティバスやタクシー券

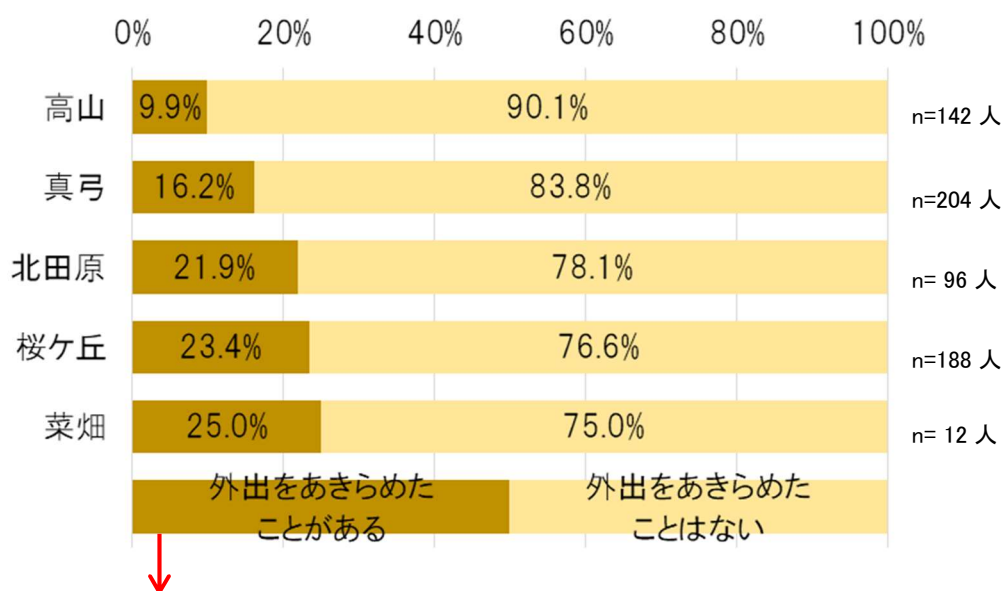
地区名	公共交通に係る主な意見
真弓 1丁目	自家用車での移動が多い。 呼べば来てくれるタクシーサービスが良い。コミュニティバスでは使わないのではないか。
2丁目	学園前行きバスが減便になったこともあり、自家用車移動が多い。駅まで徒歩や自転車で行く人もいる。 タクシーが利用しやすくなると良い。路線バスがなくなるようだとコミュニティバスが必要だが、住宅地内にバス停が必要で、生駒駅まで運行して欲しい。高齢者の無料化や割引があると良い。
3丁目	個人的に路線バスに不便は感じないが、利用者が減って減便となる不便になるかも知れない。徒歩や自転車が利用できるひとは駅まで行けるが、困難な人は家族による送迎となる。バスよりはタクシーの方が使い勝手は良いので、何らかの補助があると利用しやすい。
4丁目	路線バスが使いにくいとは聞いていない。駅まではバスか徒歩、又は家族による送迎となる。将来のことを考えると、タクシー補助のようなものがあれと良い。
北田原	通学での路線バスの利用はあるが便数が少ないことには違いなく、買い物や通院など、自動車がないと生活ができない。費用対効果を考えると難しいかもしれないが、買い物バスなど利便性の良いサービスを示してもらえれば、その中から利用できそうなものを選べるかも知れない。
桜ヶ丘	鉄道もバスも少し距離がある。坂道なのでコミュニティバスの様なものがあれば良い。自治会費での負担もできるかも知れない。
菜畑	門前線の最寄りバス停までは距離があり道も良くない。徒歩やタクシー自家用車（送迎含む）での移動となる。是非ともコミュニティバスが必要。

2. 形成計画の策定に係るアンケート調査

本年 8 月に実施された「生駒市の交通に関するアンケート調査」のうち、公共交通サービスの提供を検討する材料となる各地区の回答内容は次のとおりである。

問 22 : 直近 1 週間の間に、「外出したかったが何らかの事情で外出をあきらめた」ということがありましたか。

- ・1 週間の間に外出をあきらめた割合を見ると、最小は 10% の高山地区、最大は菜畑地区の 25% であり、一定程度の割合がある。
- ・外出をあきらめた理由のうち、日常性のある要因である「車で送迎してくれる人がいない」、「利用できる公共交通手段がない」に着目すると、総じて「車で送迎してくれる人がいない」ことを理由として回答する人が多く、送迎に頼る生活は、日常の活動に不自由が生じている。



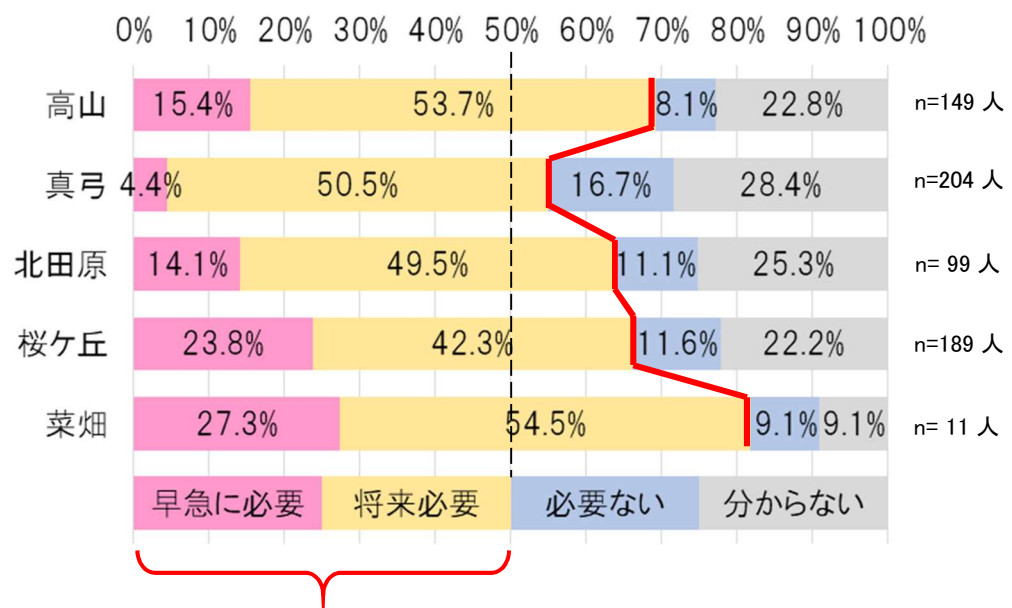
外出をあきらめた理由は？（複数回答）

地区名	車で送迎してくれる人がいない(人)		利用できる公共交通手段がない(人)		身体的な事情(人)		天候(人)		その他(人)		外出をあきらめたことがある(人)
高山	5	35.7%	2	14.3%	1	7.1%	1	7.1%	4	28.6%	14
真弓	2	6.1%	0	0.0%	2	6.1%	13	39.4%	15	45.5%	33
北田原	7	33.3%	1	4.8%	3	14.3%	4	19.0%	4	19.0%	21
桜ヶ丘	5	11.4%	3	6.8%	11	25.0%	12	27.3%	13	29.5%	44
菜畑	0	0.0%	0	0.0%	1	33.3%	2	66.7%	0	0.0%	3

※その他の回答は、コロナのため、家族が車を利用しているため 等。

問 23：移動手段の確保や利便性向上として、お住まい周辺でコミュニティバスなどの新たな公共交通サービスの導入は必要だと思いますか。

- ・各地区とも早急に又は将来は公共交通サービスが必要とする回答を合計すると、50%以上となっており、特に菜畑地区は80%を超えている。
- ・真弓地区に関しては、早急に必要との回答割合は相対的には低かった。
- ・早急に又は将来は公共交通サービスが必要と回答した人に対し、公共交通サービスの導入を実現するために地元負担の可否を問う設問では、いずれの地区でも50%以上の人が、ある程度の負担は良いと回答している。



新たな公共交通サービスの導入を実現するために、自治会等から一部費用負担をお願いすることについてどう思いますか？

地区名	費用負担可 (人)	公共交通サービスが早急に必要・将来必要 (人)	費用負担可の割合
高山	58	103	56.3%
真弓	78	112	69.6%
北田原	38	63	60.3%
桜ヶ丘	91	125	72.8%
菜畑	5	9	55.6%

3. 各地区の対応方針（案）

ヒアリング及びアンケートを踏まえ、各地区の今後の公共交通サービスの提供に係る対応方針（案）として、以下のように整理した。

地区名	公共交通サービスの提供に係る今後の対応方針
高山	○地区が広く道幅も狭いため、定時定路線のバス系は収支や網羅性の面で厳しい。 ○買物は宅配や近商ストアの移動スーパー（久保・芝・宮方）で賄って頂くことがある程度可能である。 ○鉄道駅まで距離があり、通院のほか、家族送迎に依存する通学や習い事の需要がある。 ⇒A 案：必要な手段を確保する観点で、タクシー系のシステムを検討する。 ⇒B 案：加えて、地域との話し合いのもと、ボランティア輸送の可能性及び仕組みづくり（市の支援策含む）を検討する。
真弓	○駅に近い町丁と駅から遠い町丁があり、幹線には路線バスが運行されている。 ○定時定路線のバス系よりはタクシー系の方が適正が高い。 ⇒A 案：タクシー系のシステムを検討する。 ⇒B 案：A 案の比較対象として、鹿ノ台ぐるぐるバス方式を検討する。（幹線は路線バスが運行し、地区内はコミュニティバスが運行する。北生駒駅まで運行させることで、幹線の路線バスと重複する場合は重複区間の運行経費は地元で負担する。）
北田原	○地区が広く道幅も狭いため、定時定路線のバス系は収支や網羅性の面で厳しい。 ○鉄道駅まで距離があり、買い物や通院を支援する必要がある。 ⇒A 案：タクシー系のシステムを検討する。 ⇒B 案：工業団地内事業者の社員送迎用車両の昼間時利用の可能性を検討する。 ⇒C 案：地域との話し合いのもと、ボランティア輸送の可能性及び仕組みづくりを検討する。

地区名	公共交通サービスの提供に係る今後の対応方針
桜ヶ丘	○直線距離では生駒駅まで比較的近いが、道幅が狭く、坂道が多い。(但し、道路の整備計画あり。) ○自治会で費用負担をしてもらえる可能性がある。 地形や道路形態から地区内を網羅的にカバーすることは難しいため、少なくとも、「地区内起点～スーパー(万代 生駒店)～生駒駅」を結ぶ経路を確保する。(可能であれば、ピストン経路とすることで運行頻度を高める。) ⇒A 案: コミュニティバスを前提とした経路調査(物理的な通行可能性)の上、可能性がある場合は収支シミュレーションを行う。 ⇒B 案: A 案について、より小さな車両である、グリーンスローモビリティの可能性を検討する。
菜畑	○地区は広いが、人口はあまり多くないため、地形的な面も含めて定時定路線のバス系は収支や網羅性の面で厳しい。(但し、コミュニティバスの要望はある。) ○鉄道駅まで距離があり、通院のほか、家族送迎に依存する通学や習い事の需要がある。 ⇒A 案: 単独でのコミュニティバスの導入はハードルが高いことから、他地区のコミュニティバスの再編を含めて特定曜日(例. 火曜・木曜)の導入検討を行う。 ⇒B 案: 必要な手段を確保する観点で、タクシー系のシステムを検討する。 ⇒C 案: 地域との話し合いのもと、ボランティア輸送の可能性及び仕組みづくりを検討する。

4. 実現に向けて

今後、先の対応方針に基づく公共交通サービスについて、熟度を高めた案を地元に提示し、ワークショップなどの開催を通じて費用負担も含めて選択できるようにしていくものとする。

なお、複数の地区があることから、出来る限り緊急性の高い地区から具体化を進めていくことが必要と考えている。

今回のアンケート結果も含めた優先度検討のための評価指標と優先度の案を以降に示す。

■優先度検討のための各地区の評価

R2アンケート										
対象地区	含まれる町	人口 令和1年	75歳以上 令和1年	75歳以上人口比率			バス停(駅) までの距離	バス停(駅) までの勾配	外出をあきらめた割合	公共交通サービスが 必要と回答
				令和1年	令和5年	令和10年				
高山	高山町	3,644	663	18.2%	21.0%	22.4%	1.4km	5.2%	9.9%	69.1%
真弓	真弓1丁目	791	143	18.1%	26.4%	26.8%	0.6km	5.6%	16.2%	54.9%
	真弓2丁目	665	177	26.6%	32.0%	32.2%				
	真弓3丁目	631	138	21.9%	27.9%	28.1%				
	真弓4丁目	683	144	21.1%	31.4%	35.6%				
北田原	北田原町	523	119	22.8%	24.3%	23.7%	0.6km	8.5%	21.9%	63.6%
桜ヶ丘	桜ヶ丘	815	108	13.3%	16.1%	19.2%	0.7km	9.9%	23.4%	66.1%
菜畑	菜畑町	80	17	21.3%	25.0%	21.1%	2.3km	8.3%	25.0%	81.8%

↓

- ・75歳以上人口(令和元年)が多い : ①高山、②真弓、③北田原
- ・75歳以上比率(令和元年)が高い : ①北田原、②真弓、③菜畑
- ・バス停や駅までの距離が遠い : ①菜畑、②高山、③桜ヶ丘
- ・バス停や駅までの勾配が大きい : ①桜ヶ丘、②北田原、③菜畑
- ・外出をあきらめた割合が高い : ①菜畑、②桜ヶ丘、③北田原
- ・公共交通サービスを必要としている人の割合が高い : ①菜畑、②高山、③桜ヶ丘

表 優先度の分類（案）

優先度の区分	対象地区	理 由
高：緊急性が高い ため、速やかな公共交通サービスの提供を目指す地区	高山地区	●75 歳以上人口が多い。 ●バス停(駅)まで遠い。 ●公共交通サービスを求める声が多い。
	北田原	●75 歳以上人口が多く、高齢化率も高い。 ●バス停(駅)まで遠く、また勾配も大きい。 ●外出をあきらめた割合が高い。
	菜畑地区	●75 歳以上人口は少ないが比率が高い。 ●バス停(駅)まで遠く、また勾配も大きい。 ●外出をあきらめた割合が高く、公共交通サービスを求める声が多い。
中：高齢化を見据えた対応が必要な地区	真弓	●75 歳以上人口が多く、将来の高齢化率も高い。 ▲早急に公共交通サービスが必要と考える人の割合は、他地区に比べて低い。
	桜ヶ丘	●バス停(駅)まで遠く、また勾配も大きい。 ▲75 歳以上人口が他地区と比べて少なく、将来の高齢化率も低い。